THE PANAMA CANAL REVIEW
EN ESPAÑOL

EN ESTE NUMERO

- Donde Pescar
- Historia en Vidrio
- Ruedas para el Canal
- Leen con Voces Amigas

Vol. 2 — No. 9
ABRIL 1964

99-1-324-C.1

ROBERT J. FLEMING, Jr., Gobernador-Presidente
DAVID S. PARKER, Vicegobernador

FRANK A. BALDWIN
Jefe de la Oficina de Información

PANAMA CANAL REVIEW
En Español

ROBERT D. KERR, Funcionario de Prensa
Directores de Publicaciones:
JULIO E. BRICEÑO y RICHARD D. PEACOCK
Redactores:
TOMAS A. CUPAS, EUNICE RICHARD y TOBI BITTEL

Publicación Oficial del Canal de Panamá
Publicado Mensualmente en Balboa Heights, Z. del C.
Impreso en la Imprenta de La Boca, Zona del Canal
Distribuido gratis a todos los empleados del Canal de Panamá

Lo Adivinaron

EN NUESTRA EDICION de enero formulamos una invitación a nuestros lectores para que identificasen esta escena. La reacción pone en evidencia que nuestros lectores conocen bien el medio ambiente, pues dieron en lo cierto al decir que se trata de la antigua estación del tren en Panamá. ¿Epoca . . ? Circa 1890.

Earl C. Palmer, de Avenel, Nueva Jersey, dió la contestación correcta, al igual que Vernon E. Sauvan, de Portsmouth, Virginia. "Tengo una vista de la estación pero tomada de otro ángulo," escribe Palmer. "Mi padre C. A. Palmer, estaba encargado del alumbrado en Ancón y vivíamos frente al cuartel de bomberos cercano al Hotel Tívoli."

Sauvan, por su parte, halló la pista en el libro "*Viaje al Canal de Panamá*" publicado en 1911. Dice "La fotografía es de otro ángulo pero parece ser del mismo edificio pero tomada posteriormente a la que aparece en el REVIEW."

INDICE

Máquinas que Replican 3
Con sus Voces Leen los Ciegos 4
Historia Grabada en Vidrio 5
Ruedas Para el Canal 6
Donde Vive el Pejegordo 8
Pesa Como Una Tonelada 10
Historia del Canal 12
Aniversarios 13
Ascensos y Traslados 14
Navegación 16

Nuestra Portada

ES PARTICULARMENTE impresionante la colección de antiguos mapas que están en la Colección de Panamá en la Biblioteca de la Zona del Canal, uno de los cuales aparece en nuestra portada.

Más de 160 mapas forman la colección y la biblioteca tiene las litografías originales de los mismos. El trabajo de cartógrafos de todas partes del mundo está representado y su labor se remonta a varios siglos. El volumen principal de los mapas cubre la exploración y colonización del Istmo y la construcción del ferrocarril y el Canal de Panamá.

Muchos nombres designados en áreas del Istmo hace cientos de años no serían reconocidos hoy. Otros han soportado el peso de los años, entre ellos la designación de Darién. Aunque los mapas son principalmente del Nuevo Mundo, muchos de ellos incluyen partes o de todo el mundo conocido para los cartógrafos que los dibujaron.

La relación entre el tamaño y proporción de las masas de tierra está muchas veces distorsionada en la mayoría de los mapas primitivos, dibujados cuando la cartografía estaba en pañales como ciencia. Sin embargo los resultados en muchos casos, son sorprendentes, considerando la falta de equipo adecuado.

Para la portada se seleccionó un mapa confeccionado por Tobías Conradus Lotter. Este describe la Bahía de Panamá en "Centra América" y fue dibujado por él en Augsburg, Alemania, en 1720. El original se encuentra ahora en el Museo Británico.

El Dr. James H. Johnson, del Departamento de Idiomas de la Universidad de la Zona del Canal, enseña en la clase de idiomas, ayudado por el sistema electrónico de grabación magnetofónica usado como la última técnica de enseñanza del idioma.

MAQUINAS QUE REPLICAN

EN EL TERCER alto de la Universidad de la Zona del Canal hay un salón literalmente alambrado para el sonido. ¡No! No se trata de un sitio donde el servicio secreto atrapa ominosos mensajes, ni desde el cual pretende captar señales en clave Morse; ni tampoco de una sala de proyección.

Sencillamente opera allí una moderna y científica academia de idiomas donde se procura desenredar la maraña lingüística que pesa sobre la humanidad desde los días de la Torre de Babel.

De allí que se empleen equipo electrónico y complejos aparejos que utilizan los estudiantes para aprender a hablar un idioma nuevo.

Este ultramoderno laboratorio idiomático es en realidad el primero que la División de Escuelas ha instalado en la Zona del Canal, pero pronto operarán dos más; en la escuela secundaria de Balboa el uno y en la de Cristóbal, el otro. También se proyecta uno más en la futura escuela intermedia de Curundú.

Se ha otorgado a W. A. Rogers los contratos para la instalación de los citados laboratorios que deben de empezar a funcionar al reanudarse las clases en septiembre.

Esos laboratorios serán casi idénticos al de la Universidad con cabinas individuales para 30 estudiantes, y un tablero de control desde el cual el profesor manipula las diversas conexiones a los audífonos de sus alumnos.

Las cabinas a prueba de ruidos están equipadas con cintas magnetofónicas y micrófono además de los audífonos, de suerte que el alumno escucha cada palabra grabada por profesores que emplean su propia lengua materna; la repite de modo que quede registrada en la cinta y pueda entonces volver a oirse a sí mismo y corregir sus propias fallas.

Hace unos días el Dr. James H. Johnson, decano de la Facultad de Lenguas, supervisó la clase que estudiaba una pieza teatral castellana que piensan montar próximamente. Los estudiantes ensayaban libreto en mano, sus respectivas protagonizaciones que quedaban grabadas y volvían a escuchar mientras que el Dr. Johnson les corregía o les hacía insinuaciones sobre sus respectivos papeles.

Tratándose de estudiantes avanzados no eran menester muchas correcciones, pero sí convenía la práctica "a solas" y calmada que el sistema facilita al estudioso.

El Dr. Johnson manifiesta que el sistema es satisfactorio para los estudiantes que se inician en un idioma o que ya saben algo de él. Permite el sistema al instructor el dictar la clase en partes seleccionadas, así como prestar atención a casos individuales, mientras que el resto de los estudiantes continúa estudiando la lección sin interrupción. Se hace aun posible el enseñar dos o más idiomas simultáneamente en el mismo salón. En el laboratorio de la Universidad se pueden enseñar español, francés, alemán y ruso; existen cintas maestras para cada grado en casi todos esos idiomas. Facilidades similares habrá en las escuelas secundarias.

El laboratorio es sobre todo un área para practicar el idioma hablado; combinado, a veces, con el trabajo tradicional de las aulas de estudio con textos escolares, películas u otra ayuda visual. Generalmente se emplean dos días de laboratorio combinados con tres en el aula.

El sistema fue desarrollado durante la pasada guerra para familiarizar a la tropa con el idioma del país donde operaría o estaría acantonada y ahora su empleo está muy difundido en centros de enseñanza en todos los Estados Unidos.

Linda Fussell, quien habla castellano con fluidez, acciona la cinta magnetofónica sobre la cual miembros del Club de Futuros Maestros de la América, capítulo de la escuela secundaria de Balboa, hacen grabaciones para libros parlantes para pacientes ciegos de Palo Seco.

Con sus Voces Leen los Ciegos

UN GRUPO DE estudiantes de la escuela secundaria de Balboa, pertenecientes al Club de Futuros Maestros de América, son los amigos predilectos de los pacientes del hospital de Palo Seco en estos días.

Se han ganado esa posición gracias a un simpático proyecto que han puesto en ejecución y que consiste en hacer grabaciones enteras de crónicas aparecidas en diarios y revistas—y aún de libros enteros—para solaz de los pacientes ciegos de la institución ya citada.

Las alumnas se turnan en la lectura del texto seleccionado de revistas o libros con miras a distraer o instruir a los pacientes privados de la vista.

La primera entrega de cintas magnetofónicas así grabadas, obtuvo un éxito inmediato entre los pacientes, quienes demostraron enorme interés por escuchar los "libros parlantes" tan ingeniosamente preparados por las estudiantes de secundaria.

Después de una visita realizada a inicio de abril a Palo Seco, los estudiantes pudieron apreciar qué tipo de material de lectura interesaba a los pacientes y procedieron, de una vez a hacer las grabaciones del mismo en castellano e inglés.

El proyecto fue sugerido inicialmente por John R. Thompson, funcionario administrativo del hospital de Palo Seco y fue recibido entusiásticamente por los alumnos, tanto como por la señora Ruby Bissett, patrona del Club de Futuros Maestros de América. Aproximadamente 22 estudiantes se ofrecieron para hacer las grabaciones; los primeros 11 rollos duran una hora cada uno, pero actualmente se hacen grabaciones de 2 horas de duración; los libros se llevan mucho más tiempo.

Algunas de las 22 estudiantes de la escuela secundaria de Balboa que participan en la "Operación Libro Parlante," mediante la cual se graban crónicas y libros para los ciegos del hospital de Palo Seco. De izq. a der. vemos a Mary Cooper, Eve Stephan, Carol Bryson, Mary Redding, Lois Finlason, Beverly Brown, Betsy Brown, y Betty Anderson. Sentada frente a la grabadora aparece Linda Fussell.

Adrian Bouche, Jr., examina y clasifica millares de negativos de vidrio históricos.

La Historia del Canal Grabada en Vidrios

"REBUSCARE ENTRE mis papeles" es un lugar común, por lo general, pero no cuando lo dicen Adrian M. Bouche, Jr., controlador de tráfico maritimo de la Capitanía del Puerto de Balboa, o la señora Ruth Stuhl, de la Sociedad Histórica Istmeña, quienes, animados por el más vivo interés en la historia del Canal de Panamá, han estado revolviendo, entre legajos e infolios sumersos en el polvo de 8 décadas, para poner en orden la colección de las primeras fotografías captadas por la organización. Los negativos de vidrio de aquel entonces, reposan dentro de polvorientos sobres, algunos de los cuales datan de 1885. Se calcula en 16,000 el número de negativos lo que ya es considerable y da idea del valor histórico que encierran.

El señor Bouche considera que los negativos de vidrio deben pesar unas 8 toneladas. De colocársele uno sobre el otro, alcanzarían una altura de 84 pies, 25 más que el monumento a Goethals, que solo mide 59 pies 5 pulgadas.

Si todos esos negativos fuesen colocados lado a lado, cubrirían unas 30.3 millas, o como 13 millas menos de las necesarias para extenderse de mar a mar.

Los negativos de 1885 proceden de fotógrafos del llamado Canal Francés y, aparte de polvorientos, no presentan indicios de mayor deterioro.

El primer fotógrafo oficial del Canal de Panamá lo fue Ernest (Red) Hallen, a quien reemplazó Manuel Smith (quien actualmente trabaja con el Ramo de Meteorología e Hidrografía del Canal de Panamá) y luego Clyde LeClair. La labor de ellos también permanece grabada en los negativos de vidrio que el señor Bouche está revisando y catalogando.

Entre los primeros recuerdos del señor Bouche está el del estudio fotográfico del Canal de Panamá. Acompañando a su abuelo, quien trabajó con

(*Pasa a la página 12*)

El moderno "Corral" de Ancón, que aparece en esta vista aérea, es el centro de las operaciones de la División de Transporte a Motor.

Un camión de reparto de hielo aparece al frente de la planta de refrigeración en Cristóbal en 1910. En esta época se utilizaba principalmente la fuerza de las mulas.

Félix González aparece reparando un montacargas de trinche en el pequeño taller que la división tiene en el Muelle 18 en Balboa.

Transporte a Motor: A Tono para Mantener Operación del Canal En Plena Marcha . . .

LAS OPERACIONES del Canal de Panamá que están relacionadas estrechamente al tráfico marítimo, dependen enormemente en las ruedas. Mantener esas ruedas bien aceitadas, en buenas condiciones y a tiempo, es el trabajo hecho por la División de Transporte a Motor.

En los primeros días las ruedas necesitaban un caballo o una mula al frente para tirarlas, y la construcción del Canal y sus operaciones de sostenimiento tienen una gran deuda con el músculo de cientos de bestias que laboraron día tras día con los hombres que abrieron la vía acuática a través de la selva.

La eficiencia de la operación en la actualidad puede que ofrezca todavía un respetuoso saludo al caballo de fuerza, pero de una manera diferente. Los problemas del transporte no han cambiado en la mitad tan drásticamente como los métodos y equipos de ahora solían resolverlos.

En el Corral de Ancón, bautizado después de su función original de albergar caballos y mulas, hay una flota de camiones y automóviles modernos. De allí, y del Corral de Mount Hope, son enviados en cientos de misiones especializadas bajo la dirección del Superintendente de la división Roger W. Adams. Desde los niños escolares hasta los sujeta-papeles, todo es cargamento y su movimiento juega una parte vital en las vidas de todos en la Zona del Canal.

Los archivos demuestran que en el apogeo del transporte animal, 639 animales fueron albergados en 12 corrales. De éstos, 500 eran mulas y 139 caballos. Y ese total no incluía 136 caballos de propiedad privada. En la actualidad 575 vehículos de 20 clases hacen el trabajo. Ellos transportan basura, gasolina, gente y abastos. Hasta un bote camaronero estuvo en la lista de cargamento en 1963.

Completamente mecanizada ahora, el título de esta organización era, hasta 1943, División de Transporte Animal y a Motor, y el último abrevadero fue removido en 1962.

Sus 470 empleados se dividen en varias funciones y sirven tanto en los sectores Atlántico y Pacífico del Canal. Entre bastidores se encuentran los mecá-

nicos y técnicos experimentados. Ellos usan el más moderno y eficiente equipo para mantener rodando a la flota. Entre sus obligaciones está la reparación y mantenimiento de equipo usado para construcción, mantenimiento de predios, combate contra incendio, manejo de materiales y trabajo de policía. También reparan y mantienen camiones y automóviles, y el trabajo realizado por ellos es reconocido como el mejor. Un programa de aprendizaje garantiza que esta calidad se sostendrá en el futuro.

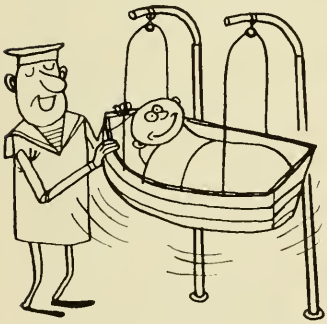
Los conductores son los más conocidos por la mayoría de los residentes de la Zona. Ellos han sido adiestrados en seguridad y los hábitos convenientes de manejo y, por supuesto, cortesía en la carretera. Otros empleados respaldan la operación con planificación, administración e itinerarios.

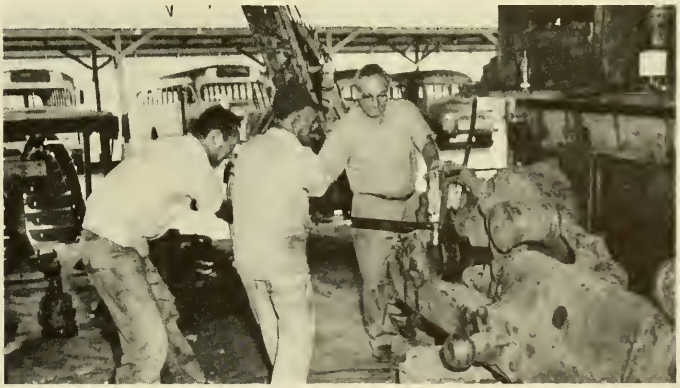
Las actividades incluyen la inspección de automóviles, proporcionar servicio a automóviles accidentados, limitado trabajo de reparación comercial, reconstrucción de neumáticos, administración del sistema público de autobuses (el cual es de empresa privada) y la operación de un programa de adiestramiento.

Estas cifras le darán a usted una buena idea de la carga de trabajo manejada por la división en un solo año: automóviles y camiones recorrieron 7,207,000 millas, transportaron 2,326 niños cada día de clases, llevaron incontables miles de toneladas de abastos y 3,599,721 galones de combustible diésel. Sin mucha bulla, la división continúa proporcionando las ruedas que ayudan a la organización del Canal enfrentarse a su siempre creciente responsabilidad con el comercio mundial.

Uno de los primeros de la flota de camiones en la Zona del Canal. Este gallardo modelo nos muestra a un capataz de materiales y un conductor en un modelo anterior a 1920.

Esta era la flota de la sección motorizada del Departamento de Abastos en 1918. Al fondo está el edificio de la administración pero sin los árboles que lo rodean actualmente.





En el garaje de Ancón reparan un tractor Caterpillar, de izquierda a derecha, Carlos C. Segreda, Alfred M. Spence y Milton H. Wright

Digitized by the Internet Archive
in 2010 with funding from
Lyrasis Members and Sloan Foundation

http://www.archive.org/details/panamacanalr291964pana

¿DONDE PICAN LOS PECES?

CUANDO USTED se encuentra pescando en el área de Panamá, ninguno de los grandes se le escapa. Existen muchos de los grandes. Un total de 17 records mundiales han sido establecidos en las aguas de Panamá, 12 por hombres y 5 por mujeres.

De los 12 records masculinos, cuatro son ostentados por Jack D. Wagner, un empleado de la Agencia Federal de Aviación en la Zona. Cuatro de los records de Wagner, que es un entusiasta pescador, son con pez sierra, pero con diferentes cuerdas. Además de su marca mundial de pesca de 890½ libras, que constituye un record tanto para todas las categorías como para la categoría de cuerda de 80 libras, Wagner ostenta las marcas mundiales de cuerdas de 30 y 50 libras.

Cuando se trata sobre los que rompen marcas, las damas no pueden olvidar el viejo adagio que las califica como del sexo débil. Especialmente la Sra. Helen Robinson, residente en Key West, Florida. Tres de los cinco records mundiales ostentados por mujeres fueron peces pescados por ella, incluyendo un merlín negro de 796 libras. La Sra. Robinson viene todos los años al área de Panamá, donde ella y su esposo gozan del deporte de la pesca.

Una de las pescas más apreciadas localmente es la corvina conocida por su excelencia en la mesa de comer. Otros favoritos locales de la variedad más pequeña son bonito, urel, wahoo, pargo y robalo.

Para los más entusiastas y fornidos existen otras variedades como el pez espada, la sierra, el tiburón, el merlín, el mero, el atún y otros que se encuentran en aguas profundas.

Para beneficio de los deportistas aficionados a la pesca, publicamos una lista de las 25 variedades de pescado más populares, así como la época del año y lugar donde se pueden encontrar en aguas istmeñas.

Para el Record

MARCAS ESTABLECIDAS (Hombres)

Especies	Peso (libras)	Largo	Pescado en	Fecha	Pescado por
TODA CLASE DE CUERDA					
PEZ SIERRA	890½	16′ 1″	Fuerte Amador, Z. del C.	Mayo 26, 1960	Jack D. Wagner
ROBALO	50⅝	4′ 7″	Vertedero de Gatún, Z. del C.	Enero 2, 1944	J. W. Anderson
CUERDA DE 12 lbs.					
BOJALA	70	4′ 8″	Bahía de Piñas, Panamá	Diciembre 29, 1956	Wilbert Harbon
PEZ VELA	159	9′ 11″	Bahía de Piñas, Panamá	Julio 23, 1957	J. Frank Baxter
CUERDA DE 30 lbs.					
MERO	277	6′	Isla de las Perlas, Panamá	Marzo 1, 1957	Edward W. Gorham
MERLIN AZUL	150	8′ 10″	Bahía de Piñas, Panamá	Septiembre 18, 1959	J. Lee Cuddy
PEZ SIERRA	664	14′ 1⅛″	Bahía de Piñas, Panamá	Febrero 2, 1961	Jack D. Wagner
CUERDA DE 50 lbs.					
MERLIN PLATEADO	209	8′ 9″	Bahía de Piñas, Panamá	Marzo 17, 1954	S. L. Torian
PEZ SIERRA	721	15′ 5″	Fuerte Amador, Z. del C.	Febrero 6, 1960	Jack D. Wagner
CUERDA DE 80 lbs.					
MERLIN PLATEADO	466	12′ 3⅜″	Punta Cocos, Panamá	Noviembre 28, 1958	Paul M. Fletcher
PEZ SIERRA	890½	16′ 1″	Fuerte Amador, Z. del C.	Mayo 26, 1960	Jack D. Wagner
CUERDA DE 130 lbs.					
ROBALO	50⅝	4′ 7″	Vertedero de Gatún, Z. del C.	Enero 2, 1944	J. W. Anderson

MARCAS ESTABLECIDAS (Mujeres)

Especies	Peso (libras)	Largo	Pescado en	Fecha	Pescado por
TODA CLASE DE CUERDA					
BOJALA	106⅝	5′ 5″	Bahía de Piñas, Panamá	Julio 9, 1960	Helen Robinson
CUERDA DE 80 lbs.					
BOJALA	106⅝	5′ 5″	Bahía de Piñas, Panamá	Julio 9, 1960	Helen Robinson
MERLIN NEGRO	796	13′ 1″	Bahía de Piñas, Panamá	Agosto 16, 1961	Helen Robinson
CUERDA DE 130 lbs.					
BOJALA	81	5′ 2″	Bahía de Piñas, Panamá	Febrero 13, 1960	Mildred Warden
PEZ VELA	116	7′ 10⅝″	Bahía de Piñas, Panamá	Mayo 12, 1955	Velma A. Burkhart

Guía del Pescador

Especies	Epoca de Pesca	Valor Nutritivo	Carnada	Donde se pican	Peso (libras)
BOJALA	Todo el año	E	Rastreo, plumas grandes, cebo artificial, vientre de bonito cosido al anzuelo	Arrecifes fuera de la costa, alrededor de islas distantes de la costa	10–100
BARRACUDA	Todo el año	B	Cucharas con plomada, peces artificiales, plumas	Arrecifes, superficie, bahías	45–115
MERO	Todo el año	B	Sardina viva, rastreo a fondo	Aguas profundas	hasta 300+
BONITO	Primavera y verano	N	Plumas, rastreo a fondo	Aguas profundas, arrecifes distanciados de la costa	2–3
CORVINA	Primavera	E	Tirar y recoger la carnada, plumas grandes, cebo artificial	Arrecifes, aguas profundas, áreas rocosas	2–10
DORADO	Todo el año	B	Rastreo a fondo, vara, pez cortado o pez entero, plumas	Aguas límpidas cerca de la superficie	10–30
CABRILLA	Todo el año	B	Plumas grandes, cebo artificial	Cayos, arrecifes, rocas, recodos profundos	10–50
UREL	Todo el año	R	Rastreo a fondo, plumas grandes, cebo artificial, pez cortado	Cerca de las costas, bahías, canales, arrecifes, superficie	5–35
MERO	Todo el año	E	Trozo grande de pescado	Adentro y fuera de costa, cerca de las rocas, cavernas submarinas	100–300
MACARELA	Todo el año	E	Cucharas con plomada, plumas	Afuera de rompeolas en aguas limpias	hasta 45
SIERRA	Oct.-Marzo	B	Plumas, rastreo a fondo	Aguas profundas, arrecifes distanciados de la costa	5–10
MERLIN NEGRO	Todo el año	E	Rastreo a fondo, bonito entero, pez cortado; vara, carrete y cuerda pesados	Mar profundo	250–450
MERLIN AZUL	Todo el año	B	Rastreo a fondo, pez cortado; vara, cuerda y carrete pesados	Mar profundo	250–450
MERLIN RAYADO	Todo el año	B	Rastreo a fondo, pez cortado; vara, cuerda y carrete pesados	Mar profundo	100–250
PAMPANO	Todo el año	E	Plumillas, pez artificial, plumas	Cerca de las costas, playas, recodos profundos, recodos poco profundos en aguas claras	5–15
PEZ GALLO	Todo el año	E	Pez cortado, plumas	Cerca de islas y áreas de fondo rocoso	5–6
PEZ VELA	Todo el año	B	Rastreo a fondo; vara, cuerda y carrete livianos; vara, cuerda y carrete pesados	Mar profundo	80–120
PEZ SIERRA	Todo el año	N	Caña de cuerda, cebo artificial, pez vivo o muerto	Aguas poco profundas, boca de los ríos	hasta 1000+
TIBURON	Todo el año	N	Carnada de cualquier pez	Océanos tropicales y templados	25–1000+
PARGO	Todo el año	E	Caña de cuerda, cebo artificial, pez vivo o muerto	Arrecifes fuera de la costa, estero de los ríos, barcos hundidos	5–35
ROBALO	Todo el año	E	Rastreo a fondo, tirar y recoger la carnada, cebo artificial	Aguas poco profundas, boca de los ríos, marea creciente	3–10
PEZ ESPADA	Julio-Sept.	E	Pez vivo	Aguas profundas	300
SABALO	Todo el año	N	Vara, carrete y cuerda pesados, cebo artificial, peces artificiales	Agua salada, canales, puentes, vertederos	100–150
ATUN	Primavera	B	Rastreo a alta velocidad (12 millas o más), pez cortado, plumas	Aguas profundas, arrecifes y mar abierto	2–5
WAHOO	Todo el año	E	Rastreo a fondo, cebo artificial, pez cortado	Cerca de la superficie, aguas profundas, arrecifes	10–40

UNA LIBRA ES UNA LIBRA, PERO UNA TONELADA ES COSA SERIA

Medición de Espacio y Carga es Compleja

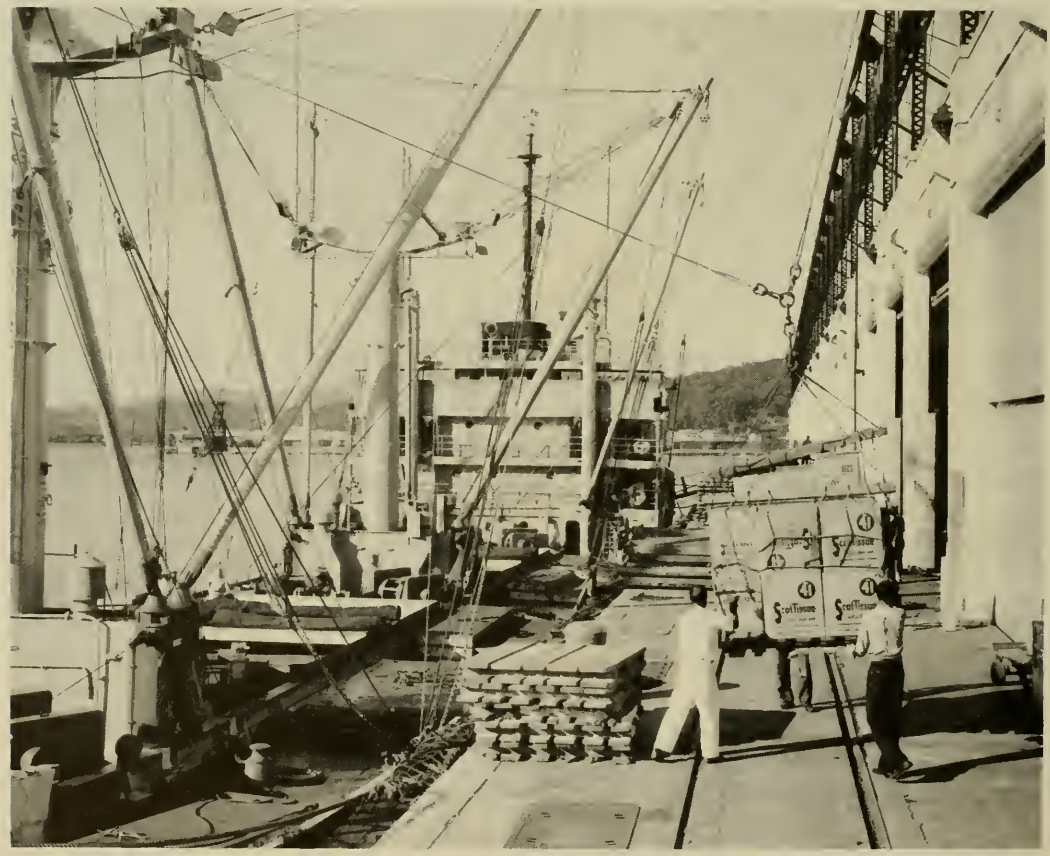
UNA TONELADA es una tonelada. Pero no siempre. Puede ser un tonel o aun una tonelada neta del Canal de Panamá.

Los empleados del Canal de Panamá, especialmente los arqueadores y otros relacionados con navegación, trabajan con toda clase de tonelaje y aun manejan un tonel o dos de vez en cuando.

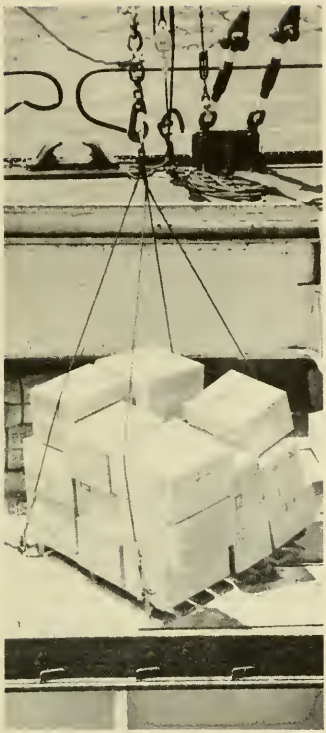
Pero para el tipo corriente, que no está familiarizado con los términos náuticos o de navegación, una discusión de toneladas largas, toneladas cortas, toneladas métricas, brutas, netas, desplazamiento y tonelaje bruto, y por supuesto, tonelaje bruto y neto del Canal de Panamá, lo dejará en el aire.

En un artículo escrito hace algunos años, Elmer Stetler, antiguo Jefe Arqueador en Balboa, dijo que el lego podría perderse en un laberinto y quedar enterrado en sentido figurado bajo las toneladas. El tonelaje, dijo él, creció como loco y no podía ser explicado lógicamente. Estaba sujeto a los caprichos de las naciones, los armadores, los embarcadores y las leyes tributarias.

Desde el punto de vista histórico, la medición de los barcos data solamente desde hace unos 100 años. Antes de 1854, se usaron solamente los métodos aproximados más rústicos y sin cohesión. La formulación de las reglas de medidas del Canal de Panamá, diseñadas por el Profesor Emory R. Johnson



Descargando en los Muelles de Balboa. Prevalecen hoy normas de medición emanadas de las empleadas para la carga por comerciantes de hace cientos de años; se utilizan para determinar la capacidad de las naves.



¿Esta carga se medirá en toneladas, toneladas largas, toneladas netas, o cómo? Todo depende del sistema empleado y el sitio donde se efectúe la medición.

en 1912, fue calificada por él como un gran avance en la historia de la medición.

La excelencia del sistema inventado por el Profesor Johnson está demostrada por el hecho que el promedio del peso de carga llevado en toneladas largas a través del Canal de Panamá es casi igual a las toneladas netas del Canal de Panamá de los navíos que llevan este cargamento.

El sistema Johnson se basó principalmente en determinar la capacidad de ganancia de un navío con una tonelada por cada 100 pies cúbicos de espacio cubierto capaz de producir rendimiento monetario. El sistema de calificar 100 pies cúbicos una tonelada bruta fue inventado por George Moorsom, un inglés comisionado en 1854 por la Junta Británica de Comercio para proyectar reglas que cubrieran la medición de barcos en forma científica.

Durante la edad media el volumen de los barcos era medido por una unidad llamada una "tonelada" en algunas partes de Europa y por un "last" en otras.

La palabra tonelada no parecía expresar originalmente el peso. Se derivó de la vieja palabra inglesa "tonel" que data del Latín de principios de la edad media donde la palabra "tunna" apareció, significando barril. Y el barril era usado para llevar vino.

De acuerdo con Stetler, el transporte de vino tuvo gran influencia en el origen de la tonelada, ya que en ese comercio solamente ocurrían los cargamentos de una descripción de mercancías. El peso por unidad de espacio de barriles de vino requería que un navío tuviera su bodega completamente llena del mismo para una navegación segura.

El Rey Enrique V de Inglaterra decretó en 1423 que el vino debería estar en "toneles" no menores de 252 galones. Más tarde, cuando el comercio se extendió hasta el punto de que fue necesario tener una medida adecuada de peso de un navío que cargara tanto como su volumen, un tonel se convirtió en una medida de peso de unas 2,240 libras.

El "last" era una medida de peso adaptada especialmente para el transporte de grano en el norte de Europa. Originalmente el peso que sería transportado por un vagón tirado por cuatro caballos o en dos carretas tiradas por dos caballos, se estimó a menudo en 4,000 libras.

También había una barcaza que transportaba carbón en el río Tyne hasta Newcastle. Se decretó en 1422 que las barcazas deberían tener el acarreo de 20 "chaldrons" equivalentes a ocho "vagones" con una capacidad de 126 pies cúbicos. Ahora equivale a 21.2 toneladas largas.

Entonces surge la tonelada de desplazamiento que ha evolucionado como una unidad aproximadamente igual al volumen de un peso de tonelada larga de agua de mar o 35 pies cúbicos. Y la medición o tonelada de carga, una unidad de volumen para carga ferroviaria por lo general calculada en 40 pies cúbicos.

Existen solamente unas pocas unidades de medición usadas por el comercio y la navegación en el pasado y que todavía se mantienen en uso en nuestros tiempos.

El método de medición de barcos en uso por el Canal de Panamá es lo más aproximado posible al espacio efectivamente disponible para carga y para pasajeros que sea posible determinar; fue el primer sistema científico exacto ideado que dió algún significado al término "tonelaje neto," dijo Stetler.

La carga se mide en toneladas netas del Canal de Panamá, sistema que introdujo normas progresistas y respetables al sistema de mesura de carga y espacio.

HISTORIA DEL CANAL

Hace 50 Años

LA COMISION del Canal Istmeño bajo la cual fue construido el Canal, dejó de existir el 31 de marzo de 1914 y fue reemplazada por la nueva organización del Canal de Panamá establecida a partir del 1º de abril de 1914 por medio de una orden Ejecutiva. Los siguientes departamentos formaron parte de la nueva organización: Operación y Mantenimiento, Compras, Abastos, Contabilidad, Salubridad, Oficina Ejecutiva y la Oficina del Canal de Panamá en Washington. El Ferrocarril de Panamá iba a ser operado como si fuera una división del Departamento de Operación y Mantenimiento.

La nueva locomotora de remolque fue usada por primera vez para guiar los navíos a través de las esclusas cuando el 1º de abril de 1914 remolcaron la lancha Balboa y otras dos secciones de equipo flotante a través de la cámara oeste de las Esclusas de Gatún desde el lago hasta la entrada del Atlántico del Canal. El tránsito tomó 1 hora y 17 minutos.

Hace 25 Años

AL ACERCARSE la II Guerra Mundial en Europa hace 25 años, la poderosa Flota de los EE. UU. recibió repentinamente órdenes de regresar al océano Pacífico después de realizar maniobras en el Atlántico. La flota de 120 barcos llegó al Canal de Panamá a fines de abril y comenzó a transitarlo poco después.

El cierre del Canal de Panamá a los barcos de naciones agresoras fue recomendado en Washington, D.C. por el Dr. Charles Fenwick, Profesor de Derecho Internacional en Bryn Mawr College, quien declaró ante el Comité de Relaciones Exteriores de la Cámara en relación con la legislación de neutralidad de los EE. UU.

El Subsecretario de Guerra, Louis Johnson envió a la Cámara de Representantes un proyecto de ley autorizando una apropiación que no excediera de $1,500.000 para la pavimentación, en cooperación con Panamá, de la Carretera Central de Panamá fuera de la Zona del Canal entre Chorrera y Río Hato, como una carretera para la defensa de los EE. UU.

Hace 10 Años

UN GRUPO de expertos ingenieros de los Estados Unidos vino a la Zona del Canal hace 10 años para ayudar a los ingenieros del Canal de Panamá en el examen completo de una grieta en el saliente de una roca en la cima y cerca del filo del Cerro del Contratista en la orilla occidental del Corte Gaillard. La grieta se había abierto desde 1938 y podría ser la causa principal de un derrumbe que habría bloqueado la vía acuática.

Hace 1 Año

EL BRIGADIER General W. P. Leber, ex Vicegobernador de la Zona del Canal, y la Sra. Leber, recibieron ambos la Orden de Vasco Núñez de Balboa, uno de los más altos honores conferidos por Panamá. La ceremonia se llevó a cabo en el Palacio Presidencial en Panamá poco antes de que el General Leber partiera del Istmo para su nuevo cargo en Cincinnati.

El Coronel David S. Parker, quien reemplazó al General Leber como Vicegobernador, tomó posesión del cargo después de haber sido juramentado en la nueva posición.

(*Viene de la página* 5)

la organización en los días de la construcción, Bouche recuerda haber subido por una escalera en caracol, hasta lo alto de la rotunda del edificio de Administración, que era donde quedaba el estudio. Se tomaban allí las fotos para licencias e identificación, costando cada copia 8 x 10, entre 15 y 20 centavos.

Los negativos se guardaban al principio en el desván del edificio de Administración, de donde pasaron a Diablo al mudarse allá el estudio del fotógrafo oficial. Una nueva mudanza volvió ese estudio—y sus archivos de negativos—otra vez al edificio de Administración, sufriendo algunos negativos de vidrio con las varias mudanzas.

El señor Bouche, que sabía de la existencia de esos curiosos negativos, se ofreció voluntariamente para revisarlos y catalogarlos fuera de horas de oficina. El proceso consiste en abrir los sobres, examinar los negativos, ficharlos o desechar aquellos que carezcan de valor o utilidad presente o futura. Todo esto permitirá pronto y más fácil acceso al archivo fotográfico e histórico del Canal de Panamá, pudiendo echarse mano de cualquier negativo dado para sacar las copias que se desearen.

Meditando sobre la tarea que él mismo se había impuesto, el señor Bouche ideó unas 69 clasificaciones aplicables a cada juego de esclusa, la Represa Madden y los barcos. (Conviene recordar que hay naves de una gran variedad de tipos, clases y fama.) Unas 600 de las fotografías de barcos carecen de duplicado de modo que serán conservadas.

Los negativos de vidrio contienen un registro fotográfico del proceso en la construcción de cada juego de esclusas. Hay como 1,250 que no ha sido posible identificar por carecerse de todo indicio sobre ellos o lo que representan.

De los 16,000 negativos se retendrán como 2,025. Ya hay como 50 gavetas de 250 negativos cada una cuyo destino no se ha decidido aún. Un número no determinado todavía se retendrá por representar el Canal de Panamá de hace años.

El señor Bouche no está limpiando los negativos; solo los examina a través de vidrio luminoso y los mete dentro del sobre respectivo, con la anotación y numeración correspondientes.

ACCIDENTES

OCURRIDOS ESTE MES Y DURANTE ESTE AÑO

MARZO

	CASOS DE PRIMEROS AUXILIOS		INCAPACITADOS		DIAS PERDIDOS POR INCAPACIDAD	
	'64	'63	'64	'63	'64	'63
Todas las unidades	232	261 (13)	23	20 (7)	445	1328 (991)
Durante el presente año	762	771 (36)	57	48 (9)	673	1599 (998)

( ) Total incluye lesiones ocurridas en trabajos de mantenimiento de Esclusas.

ANIVERSARIOS

(Basándose sobre total de Servicio Civil)

40

DIRECCION DE ABASTOS Y SERVICIOS COMUNALES

Alejandro D. Wesley
Oficinista, Abastos Generales

DIRECCION DE MARINA

Leopold H. Anderson
Capitán de Lancha Motora

Samuel E. Taylor
Oficinista

30

CONTRALORIA

Williams C. Grimes
Auditor

DIRECCION DE INGENIERIA Y CONSTRUCCION

Herby Archibold
Pintor

Roger L. Deakins
Jefe de la Planta Generadora (Turbinas de Gas o Diesel)

Felipe Fula
Fogonero (Planta Flotante)

Claudius Z. Gayle
Encargado de Mantenimiento (Líneas de Transmisión)

Eleuterio Labalsa
Aseador

Ruben Skeete
Cantero

Hubert F. Williams
Marinero

DIRECCION DE ABASTOS Y SERVICIOS COMUNALES

Charles T. Hedman
Jefe de Sección, Centro de Servicios Comunales

George Kallman
Oficinista

Stanley H. Davis
Marinero

Casper Henry
Marinero

Albert F. Pate
Operario de la Caseta de Control

DIRECCION DE TRANSPORTES Y TERMINALES

Wilfred A. Boland
Reparador de Equipo Automotriz

Maximiliano Julio
Pintor de Mantenimiento

Gustave A. Moller
Conductor de Camión (Remolque Pesado)

Nathaniel Stephens
Conductor de Camión Pesado

20

DIVISION DE SERVICIOS ADMINISTRATIVOS

Francis A. Cutkelvin
Archivero

Lloyd Pinder
Oficinista, Correspondencia

DIRECCION DE ABASTOS Y SERVICIOS COMUNALES

Luis Amades
Operario de Equipo Pequeño de Mantenimiento de Predios

Margarito Castillo
Obrero (Trabajos Pesados)

Enid E. Herbert
Mozo de Oficio

Marium M. White
Ayudante, Abastos Generales (Mecanografía)

Ralph E. Holder
Capataz Obrero (Trabajos Pesados)

Luis H. González
Obrero (Trabajos Pesados)

Horacio González
Operario de Equipo Pequeño de Mantenimiento de Predios

Hezekiah A. Gordon
Camarero

Aurelio Guzmán
Operario de Montacargas de Trinche (Depósito Refrigerado)

Rosa M. Kirven
Vendedora

Mary A. Minto
Criada

Joseph Richards
Capataz Operario de Montacargas de Trinche

DIRECCION DE MARINA

Sielsus Bryan
Operario de Lancha

Raúl Chicas
Botero

Walter C. Cole
Práctico del Canal

C. J. Gundersen
Práctico del Canal

Félix A. Julienne
Conductor de Automóviles

Esrom Livingston
Marinero

Ivan Augustus Miles
Pasabarcos

Horace L. Morgan
Ayudante Operario de Esclusas

José D. Regalado
Pasabarcos

James A. Russell
Operario de Esclusas (Mecánico Tornero)

George C. Scheibe
Capataz General, Operación de las Esclusas

Cornelio Trotman
Pintor

Sinico Hall
Ayudante Mecánico Tornero

Claribert A. Warren
Capitán de Lancha Motora

N. F. Whitfield
Pintor

James M. Zelsman
Capataz Operario de Esclusas (Mecánico Tornero)

DIRECCION DE INGENIERIA Y CONSTRUCCION

Carmine Ammirati
Primer Capataz Yesero, Montador de Bloques y Mosaicos

Walter W. Carlson
Primer Capataz, Mantenimiento de Barcazas

Alejandro Flores
Botero

Luis González
Ayudante Pintor

Lisle E. Gorham
Reparador de Central Telefónica

George F. Reichel
Primer Maquinista, Remolcador

DIRECCION DE TRANSPORTES Y TERMINALES

José Barraza
Reencauchador de Llantas

John Fisher
Cuidador de Calderas

Euclides Mayorga
Pasacables

M. L. McCullough
Funcionario Operaciones de Transporte a Motor

Moses N. Raymond
Pintor de Mantenimiento

Hopeton G. Taylor
Capataz de Operaciones de Carga (A Bordo)

DIRECCION DE ASUNTOS CIVILES

Obrien L. Barnett
Aseador

Santos D. Hidalgo
Aseador

Ellen E. Johnson
Oficinista-Mecanógrafa

Genevieve P. Long
Maestra de Escuela Primaria (Escuelas Estadounidenses)

DIRECCION DE SALUBRIDAD

Helen J. S. Bellinger
Enfermera (Tuberculosis)

Martin J. De Silva
Auxiliar de Enfermería (Medicina General y Cirugía)

Reginald L. Esteban
Auxiliar de Enfermería (Psiquiatría)

Desiderio González
Auxiliar de Enfermería (Medicina General y Cirugía)

Eloise M. Murphy
Oficinista de Contabilidad

Joffre R. Sauvageau
Enfermera Anestesista

Celedonio Vergara
Cocinero

ASCENSOS Y TRASLADOS

EMPLEADOS que han sido ascendidos entre el 5 de febrero y el 5 de abril de 1964 aparecen en la lista a continuación. Ascensos dentro del mismo grado o reclasificación no aparecen.

DIVISION DE SERVICIOS ADMINISTRATIVOS

William E. Burns, Subjefe Fotógrafo a Especialista en Informaciones Visuales (Jefe de la Sección Gráfica).

Henry A. Thousand, Mensajero a Oficinista Correspondencia.

OFICINA DE ASESORAMIENTO JURIDICO

Lillian B. Clarke, Oficinista-Estenógrafa, División de Servicios Administrativos a Oficinista-Estenógrafa, Oficina de Asesoramiento Jurídico.

DIRECCION DE ASUNTOS CIVILES

Francis A. Castles, Ayudante del Superintendente de las Escuelas Estadounidenses a Director de Escuelas.

Allison F. Goddard, Mary L. Knapp, Maestras Substitutas a Maestras de Escuela Intermedia, Escuelas Estadounidenses.

Martha J. Hamilton, Marilyn W. Holquist, Doris M. Hunt, Maestras Substitutas a Maestras de Escuela Primaria, Escuelas Estadounidenses.

Elsie G. de Vega, Maestra Substituta a Maestra de Escuela Secundaria, Escuelas Estadounidenses.

Claudia M. Lawton, Oficinista-Mecanógrafa a Oficinista-Estenógrafa.

Joseph A. Forde, Obrero (Trabajos Pesados) a Encargado de Mantenimiento.

Norman P. Sherewood, Obrero (Trabajos Pesados), a Cuidador de Camerino.

DIVISION DE POLICIA

Jack C. Sutherland, Sargento de Policía, a Teniente de Policía.

George H. Scoggin, Guía de la Zona del Canal (Intérprete), a Policía Raso.

William R.Thrift, Encargado de Ventanilla (Correos), División de Correos, a Policía Raso.

DIVISION DE CORREOS

Richard C. Hogan, Superintendente del Departamento de Finanzas a Jefe de Relevos, Correos de Cristóbal.

James E. Harrell, Encargado de Ventanilla, a Superintendente del Departamento de Finanzas.

Frank P. Sullivan, Jefe de Relevos, Correos de Balboa, a Superintendente del Departamento de Finanzas, Cristóbal.

John F. Martin, Encargado de Ventanillas, (Correos), a Jefe de Relevos, Correos de Balboa.

Roy M. Walther, Encargado de Ventanilla (Correos), a Superintendente del Departamento de Finanzas, Balboa.

Donald W. Mullins, Señalero, División de Navegación, a Oficinista (Substituto), Distribución de Correos, Balboa.

James L. Harding, Ayudante Biblitecario, a Encargado de Ventanilla de Correos. (Substituto).

Herman E. Singh, Oficinista, División de Aduana, a Encargado de Ventanilla de Correos (Substituto).

Edgar R. Ellis, Conductor de Camión, a Oficinista (Substituto), Distribución de Correos.

DIRECCION DE INGENIERIA Y CONSTRUCCION

Gil Valiente, Obrero (Mantenimiento de Vías Férreas), División de Ferrocarril, a Obrero, División de Ingeniería.

DIVISION DE ELECTRICIDAD

William H. Edmondson, Capataz General, Mantenimiento de Sistemas Electrónicos, a Subjefe Ingeniero Electrónico (Electromagnético).

Harland V. Howard, Ingeniero Eléctrico (Utilización), a Subjefe, Líneas de Transmisión y Generadores (Sistemas Eléctricos).

George W. Wertz, Capataz General Electricidad Náutica, a Jefe Capataz de Instalación Eléctrica y Mantenimiento.

Austin E. Salter, Primer Capataz Electricista (Náutico), a Capataz Ceneral de Electricidad, Cristóbal.

Ewald A. Wiberg, Mecánico Electrónico a Técnico Electrónico (General).

Jeanne S. García, Oficinista-Mecanógrafa a Oficinista Encargada de Cuentas Corrientes (Mecanografía).

Paul E. Ackerman, Electricista, a Capataz Electricista.

Robert W. Adams, Aprendiz de Empalmador de Cables (2° año) a Aprendiz de Empalmador de Cables (3er. año).

Catalino Sánchez, Ayudante Electricista (Guardalíneas) a Encargado de Mantenimiento (Líneas de Transmisión).

Carlos Chanis, Aseador, División de Escuelas, a Ayudante Empalmador de Cables.

DIVISION DE MANTENIMIENTO

William J. Carson, Primer Capataz Plomero, a Capataz General (Talleres de Mantenimiento).

Albert H. Plumer, Primer Capataz, Refrigeración y Acondicionamiento de Aire, a Capataz General, Refrigeración y Acondicionamiento de Aire (Mecánica).

Roderick N. MacDonnell, Plomero, a Capataz Plomero.

Vernon C. Douglas Primer Capataz Construcción de Carreteras Públicas a Primer Capataz, Construcción de Muelles Públicos.

John D. Mitchusson, Capataz de Refrigeración y Acondicionamiento de Aire, a Primer Capataz, Mecánico de Refrigeración y Acondicionamiento de Aire.

James P. Young, Jr., Capataz Plomero, a Primer Capataz Plomero.

Mildmay C. Lamotte, Almacenero, a Oficinista (Ordenes de Trabajo).

Eric F. Yearwood, Obrero (Trabajos Pesados), a Ayudante Techero.

Guy J. Alexander, Dependiente de Estación de Servicio (Gasolinera), a Ayudante Mecánico de Refrigeración y Acondicionamiento de Aire.

Eric H. Brathwaite, Jr., Aprendiz de Mecánico Automotriz, (1er. año), a Oficinista.

Samuel N. Haywood, Obrero, a Almacenero.

Bienvenido Ortega, Encargado de Mantenimiento, a Carpintero.

Adrián R. Ellinton, Pintor de Mantenimiento a Pintor.

Arcadio M. Matamoros, Auxiliar de Laboratorio, a Tenedor de Tubería.

Mark E. Bacchus, Obrero, a Ayudante Plomero.

Adán Castillo, Capataz Trabajador en Cemento o Asfalto, a Capataz Pavimentador.

Kenneth R. Warner, Primer Capataz, Reparación de Carreteras Públicas, a Primer Capataz, Construcción y Mantenimiento de Carreteras Públicas.

Sidney I. Brooks, Capataz Obrero (Trabjos Pesados), a Capataz Trabajador en Cemento o Asfalto.

David S. Sinclair, Capataz Trabajador en Cemento o Asfalto, a Capataz Pulidor de Cemento.

Normeno Bailey, Capataz Trabajador en Cemento o Asfalto, a Capataz Pulidor de Cemento.

Bruce A. Codrinton, Mensajero, a Pintor

DIVISION DE DRAGAS

Hernán E. Barsallo, Dibujante de Ingeniería Mecánica, a Técnico de Ingeniería de Construcción (Dibujante).

Franklin S. Stabler, Oficinista a Jefe de Guardias.

Klaus Reichert, Capitán de Lancha, a Capitán de Remolcador Pequeño.

Humberto Camarena, Marinero, a Lubricador (Planta de Equipo Flotante).

Richard M. Krise, Conductor de Camión, a Jefe de Guardias.

Manuel Puga R., Obrero, a Obrero (Trabajos Pesados).

Charles W. Jarvis, Ayudante Carpintero, a Carpintero de Mantenimiento.

Eugenio Navarro, Luis Toribio, Obrero, a Obrero (Trabajos Pesados).

José I. Abrego, Aseador, a Obrero (Trabajos Pesados).

Escanio Santos, Obrero (Trabajos Pesados), a Botero.

DIRECCION DE SALUBRIDAD

Hospital de Coco Solo

Yvonne G. Ward, Oficinista de Contabilidad (Mecanografía), Imprenta, a Oficinista de Contabilidad.

Mary L. Parker, Oficinista-Mecanógrafa, División Industrial, a Oficinista-Mecanógrafa.

Hospital de Palo Seco

Wilmoth L. Davis, Cocinero, División de Abastos, a Cocinero.

División de Sanidad

Pastor Chaves R., Exterminador, a Auxiliar Biológico.

División de Medicina Preventiva

Josephine S. Watts, Enfermera (Medicina General y Cirugía), a Enfermera de Salubridad Pública.

Hospital Gorgas

Rita G. Gibbons, Subdirectora de Enfermeras, a Directora de Enfermería.

Irene A. Ladrach, Jefe de Enfermeras (Medicina General y Cirugía - Hospital), a Subdirectora de Enfermeras.

Donna M. Marenholz, Enfermera a Enfermera (Medicina General y Cirugía).

Antoinette C. Nowotny, Oficinista de Contabilidad División de Abastos, a Oficinista.
Geeorge Maloney, Auxiliar en el Servicio de Sala, a Auxiliar de Enfermería (Medicina General y Cirugía).
Wilfred M. Lynch, Mozo de Oficio, Servicio de Comidas, a Mozo, Servico de Comidas (Hospital).
Abraham Espino S., Estibador, División de Terminales, a Mozo de Oficios (Hospital).

DIRECCION DE MARINA

División de Navegación

Theophilus A. Wilson, Marinero (Lancha Motora), a Marinero.
Vivian S. Kirton, Aseador, a Obrero (Trabajos Pesados).

División Industrial

Dianne M. Barnes, Oficinista-Mecanógrafa, a Oficinista-Estenógrafa, Cristóbal.
Bess B. McGloin, Oficinista-Mecanógrafa, División de Mantenimiento, a Oficinista-Estenógrafa, Cristóbal.
Samuel A. Hamilton, Aseador, a Guardia.
Marcelino F. Gournet, Encargado de Gancho de Grúa, a Encargado de Gancho de Grúa Pesada.
Rudolph H. Gray, Encargado de Gancho de Grúa, a Encargado de Gancho de Grúa Pesada.

División de Esclusas

Jean D. Dockery, Jefe Mecanógrafa, Sección de Nóminas, a Subjefe Apuntadora de Tiempo (Mecanografía).
John M. Morrison, Primer Capataz, Operaciones de las Esclusas, a Capataz General, Operación de las Esclusas, Gatún.
Hugh C. Christie, Primer Capataz, Operaciones de las Esclusas, a Capataz General, Operación de las Esclusas.
Rex V. Sellens, Capataz Operario de Esclusas (Mecánico Tornero), a Primer Capataz, Operaciones de las Esclusas.
Richard T. Baltozer, Operario de Esclusas (Mecánico Tornero), a Capataz Operario de Esclusas (Mecánico Tornero).
Glenn A. Lasher, Operario de Esclusas (Electricista), a Capataz Operario de Esclusas (Electricista).
Jesse W. Bumby, Charles J. Peterson, Electricista, a Operario de Esclusas (Electricista).
Richard N. Phillips, Fred M. Gemmell, Mecánico Tornero a Operario de Esclusas (Mecánico Tornero)
Leonard L. Miesse, Charles L. Griffin, Jr., Electricista, a Operario de Esclusas (Electricista).
Lionel A. Daniel, Encargado de Mantenimiento (Cables de Soga y Alambre), a Capataz de Mantenimiento (Cables de Soga y Alambre).
Harold S. Gaskin, Ayudante Operario de Esclusas, a Capataz de Mantenimiento (Cables de Soga y Alambre).

CONTRALORIA

Patrick F. Henry, Dibujante, Estadísticas, Contaduría, a Especialista en Información Visual, División de Presupuesto y Tarifas.
Luz E. Sedda, Oficinista-Estenógrafa, Contaduria a Oficinista-Estenógrafa, Administración de Sistemas y Procedimientos de Contabilidad.
Rosanne Fulop, Oficinista-Mecanógrafa, División de Medicina Preventiva, a Oficinista-Estenógrafa, Contaduría.
James M. Morgan, Apuntador de Tiempo, División de Dragas, a Oficinista, Sección de Nóminas, Sección de Planillas y Contabilidad Mecánica.

DIRECCION DE ABASTOS Y SERVICIOS COMUNALES

Oficina del Gerente General

Eric L. Reinhardt, Subgerente de Almacén, a Ayudante, Abastos Generales.
Lynne M. Jones, Oficinista-Mecanógrafa, a Ayudante, Abastos Generales (Mecanografía).

División de Abastos

Edwin F. Rigby, Funcionario de Abastos Generales, a Funcionario de Abastos Generales, (Superintendente da la Sección de Almacenaje).
Elizabeth S. Coleman, Ayudante Contadora, a Analista de Presupuesto y Contabilidad.
Edward Inness, Subgerente de Almacén, a Subgerente de Comisariato.
Mario A. Pezzotti, Gerente General de Departamento (Almacén), a Jefe de Sección, Centro de Servicios Comunales.
Harold A. Lord, Operario de Montacargas de Trinche, a Encargado de Gancho de Grúa.
Lester J. Clement, Obrero (Trabajos Pesados), a Operario de Montacargas de Trinche.
Hubert A. Mason, Almacenero, a Oficinista.
Gilbert A. Brown, Obrero (Trabajos Pesados-Cuarto Frío), a Almacenero.
Eric C. Henry, Mozo de Oficio, a Obrero, (Trabajos Pesados-Cuarto Frío).
Vincent J. Carter, Trabajador de Lavandería (Trabajos Pesados), a Clasificador y Marcador (Lavandería).
Inez B. Crawford, Encargada de Mostrador, a Vendedora.
Ellen L. Barton, Ayudante Panadera, a Panadera.
William A. Whittaker, Clasificador y Marcador (Lavandería), a Capataz Clasificador y Marcador (Lavandería).
George W. Anderson, Almacenero, a Encargado de Existencias.
James Barnett, Obrero (Trabajos Pesados), a Almacenero.
Florencia Akins, Obrero, a Obrero (Trabajos Pesados).
Walter A. Clarke, Almacenero, a Oficinista, Registro de Inventario.
Cecil W. Haughton, Oficinista, Registro de Inventario, a Subjefe Oficinista.
Joseph S. Parris, Almacenero, a Conductor de Camión.
Melvin P. Allen, Aseador, a Mozo de Oficio.
Albert Winter, Aseador, a Mozo de Oficio.

División de Servicios Comunales

Oficina del Jefe

Shhirley E. Clymer, Oficinista-Estenógrafa, a Subjefe Oficinista (Estenografía).
Jorge Lugardo, Aseador, a Obrero (Trabajos Pesados).

DIRECCION DE TRANSPORTES Y TERMINALES

División de Ferrocarril

Eric E. Glasgow, Clasificador y Marcador (Lavandería). División de Abastos, a Oficinista.
Pedro Urriola, Primer Capataz Operario de Monstacargas de Trinche, a Primer Capataz (Manejo de Materiales).
Edward S. W. Méndez, Verificador a Oficinista, Operaciones de Flete.

División de Transporte a Motor

Reginald W. Graham, Conductor de Autobús Escolar, a Conductor de Camión (Remolque Pesado).
David A. Armstrong, Conductor de Camión, a Guardia.
Gilberto Carranza, Conductor de Camión, a Conductor de Autobús Escolar.
Archibald H. Bailey, José Jones B., Geraldo A. Myrie, Conductor de Camión a Conductor de Camión Pesado.
Aubrey D. Reefer, Augustus Lemon, Rufus A. Graves, Enrique W. Smith, Conductor de Camión Pesado, a Conductor de Camión (Remolque Pesado).

División de Terminales

Ricardo Gordon, Aseador, División Industrial, a Guardia.
Ezequiel Espino G., Trabajador Portuario, a Estribador.
Alvin C McFarlane, Verificador, a Guardia.
Ralph H. Austin, Pasacables, a Capataz Pasacables.

OTROS ASCENSOS que no representan cambio de título.

Francis X. Schloeder, Médico (Medicina Interna General) Gorgas.
Eleanor D. Burnham, Bibliotecaria, Administración.
William Graham, Funcionario de Servicios Administrativos, División de Ferrocarril.
William Wigg, Subjefe Técnico en Administración, División de Servicios Administrativos.
Della J. Noonan, Jefe de Sección de Archivos y Correspondencia, División de Abastos.
Jacob C. Baker, Arqueador, División de Navegación
James Jones, Arqueador, Divisón de Navegación.
Bertha I. Frensley, Secretaria, Estenógrafa, Contraloría.
Edward H. Appin, Oficinista, Sección de Nóminas, Sección de Planillas y Contabilidad Mecánica.
Fred B Leslie, Policía Raso, División de Policía.
Elizabeth M. Constanzo, Técnico en Administración, División de Servicios Administrativos.
Leonard Aguirre, Oficinista, Sección de Nóminas, Sección de Planillas y Contabilidad Mécanica.
John G. Riley, Policía Raso, División de Policía.
Patricia Flores Oficinista-Estenógrafa División Industrial, Cristóbal.
Alexander Watt, Primer Maquinista, Remolcador, División de Dragas.
George F. Phillips, Capitán de Remolcador, División de Dragas.
Hubert L. Gould, Guardia de Detención, División de Policía.
Gaston E. Headley, Oficinista División de Navegación.
Lloyd O. Rogers, Oficinista Operaciones de Flete.

UNIVERSITY OF FLORIDA
3 1262 08544 4866

NAVEGACIÓN

Construyen Más Barcos

UN AUMENTO en la producción de los astilleros del mundo en 1963 pero un cambio en el curso en las principales naciones constructoras de barcos aparece en el sumario anual de registro de Lloyd de los barcos mercantes botados en el mundo. El informe muestra un total de 8,538,513 toneladas de buques botados al agua en 1963 o sea 163,759 toneladas más que en 1962. La distribución de órdenes, ha sido desigual.

El informe indica que Japón ha continuado avanzando mientras Gran Bretaña ha caido justamente detrás de Alemania Occidental. La posición de estos dos países es amenazada por el avance contínuo de Suecia. Otros cambios notables en la lista de principales países constructores de buques es el adelanto de Italia de 9º a 5º lugar y la caida de Estados Unidos del 6º al 10º puesto. Japón fue el mayor constructor de barcos con 2,367,353 toneladas para 1963. Otras naciones en su orden son Alemania Occidental, Reino Unido, Suecia, Italia, Francia, Holanda, Noruega, Dinamarca, Estados Unidos, Yugoeslavia, Polonia, España, Finlandia, Bélgica y Canadá.

Calderas Automáticas

EL PRIMER sistema de control automático del proceso de generación de vapor de calderas marinas, empleado con éxito, es el del buque-cisterna *Esso-Neward*, de la Humble Oil & Refining Co., que viaja de la costa occidental a la oriental de Estados Unidos, con escalas en Venezuela y vía el Canal de Panamá.

El sistema hace por primera vez posible la operación del cuarto calderas en un tanquero sin vigilancia humana. Conforme a crónica aparecida en el "Daily Commercial News and Shipping Guide," la histórica prueba se efectuó en viaje de 10,380 millas realizado en el mes de febrero desde Baytown, Tejas, a San Francisco, vía el Canal de Panamá, y de regreso hasta Nueva York.

Por 29 días consecutivos el control automático se encargó de prender y mantener encendidas las 24 horas del día, las calderas que mueven las turbinas a vapor y que impulsan la nave de 27,000 toneladas en buen y mal tiempo. Aún las maniobras del tránsito por el Canal, y las de atracar, se realizaron mediante el control automático.

TRANSITO DE NAVES DE ALTO CALADO EN MARZO

	1964	1963
Mercantes	1,077	991
Gobierno de EE. UU.	23	31
Gratis	10	8
Total	1,110	1,030
PEAJES°		
Comerciales	$5.484,408	$5,085,705
Gobierno de los EE. UU.	106,155	155,605
Total	$5,590,563	$5,241,310
CARGA°°		
Comerciales	6,268,912	5,609,988
Gobierno de los EE. UU.	67,509	113,717
Gratis	42,580	51,038
Total	6,379,001	5,774,743

° Incluye peajes de todas las naves, pequeñas y de alto bordo.
°°Cifras de carga en toneladas brutas.

Ni una sola vez fue necesario acudir al elemento humano para corregir la marcha. El sistema fue desarrollado por la Peabody Engineering Corporation de Nueva York, que prevee grandes posibilidades para su empleo.

Barcos Vendidos

DOS NAVES holandesas bien conocidas en el Istmo, navegarán ahora bajo su nuevo armador, Achille Lauro, de Nápoles, Italia. Se trata del *Oranje* y del *Willem Ruys*, originalmente construídos para el servicio de las Indias Holandesas; el primero, de la Netherland Lines, vendrá aquí en junio y julio, antes de pasar a manos del nuevo dueño; el último de la Rotterdam Lloyd, es esperado en mayo y en septiembre antes de su postrer viaje en diciembre.

Los agentes locales, C. B. Fenton & Cía., anunciaron que el *Oranje* hará dos viajes a Australia en agosto y septiembre. Construído en Amsterdam, este barco desarrolló 26 nudos durante viaje de prueba realizado en 1939, estableciendo un record. En 1941 fue usado como hospital flotante por los Aliados, pero para 1946 volvía al servicio a las Indias Holandesas, pasando en 1958, (después de sometido a algunas innovaciones) al servicio de circunvalación del globo vía el Canal de Panamá y el de Suez.

El *Willem Ruys* fue construído en Flushing pero no terminó el trabajo, debido a la guerra, hasta noviembre de 1947. Con 23,114 toneladas brutas, tiene acomodo para 1,045 pasajeros.

Arroz en Bruto

EL ARROZ viaja en bruto a través del Canal de Panamá en estos días. El primer embarque de arroz en bruto, un total de 14,500 toneladas, llegó procedente de la costa occidental de los Estados Unidos a principios de marzo a bordo del SS *Rice Queen*, el carguero de arroz en bruto más grande del mundo. Estaba de paso para San Juan, Puerto Rico, para ser procesado y empacado.

Escoltado por dos remolcadores aparece bajo el Puente Ferry Thatcher el majestuoso vapor Rotterdam, de la línea Américo-Holandesa, cuando arribó a Balboa el 8 de abril en la última etapa de su viaje de circunvalación. El suntuoso barco atracó al muelle, para permitir a sus pasajeros bajar a visitar los puntos de interés. Representado aquí por la agencia Pacífico Ford, el Rotterdam siguió viaje a Nueva York.